T R E Ś Ć

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 15 listopada 1934 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

WOLNY OBSZAR CELNY W GDYNI

Miesiąc ubiegły przyniósł szereg ważnych przepisów prawnych w dziedzinie celnej. Część ich jako mających znaczenie ogólne omówiliśmy już w numerze ostatnim naszego Biuletynu. Obecnie pragniemy nieco obszerniej przedstawić sprawę Wolnego obszaru Celnego w Gdyni na tle rozporządzeń, które aczkolwiek już poprzednio wydane ostatnio uzyskały moc obowiązującą, względnie rozporządzeń nowowydanych.

Z dniem 30 października weszło w życie Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 27. 10. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 610) o prawie celnem; artykuł 3-ci tego Rozporządzenia służy za podstawę prawną do ustanowienia na polskim obszarze celnym wolnych obszarów celnych.

W myśl postanowienia tego artykułu wolne obszary celne ustanawia Rada Ministrów w drodze rozporządzeń. Obszar taki traktowany jest w zasadzie, pod względem celnym, jak zagranicą; pozostaje on jednak pod kontrolą celną. Towary zagraniczne, przywożone do wolnego obszaru celnego dla przechowania na tym obszarze, przeróbki lub obróbki, nie podlegają żadnym należnościom celnym. (To samo dotyczy również opłat monopolowych i podatków bezpośrednich.)

Przepisy te nie naruszają jednak obowiązujących ograniczeń w dziedzinie obrotu artykułami monopolowemi i akcyzowemi, jak również przedmiotami uzbrojenia i wyposażenia wojskowego. Dalej, na wolnym obszarze celnym mają również zastosowanie ograniczenia sanitarne, weterynaryjne oraz ograniczenia, mające na względzie bezpieczeństwo publiczne i wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Spożycie towarów zagranicznych dozwolone jest na terenie wolnego obszaru celnego po uiszczeniu należności celnych, przyczem w tych wypadkach towar ten podlega także ograniczeniom przywozowym, stosowanym przy przywozie towarów z zagranicy. Przepis powyższy nie dotyczy jednak towarów zagranicznych, przeznaczonych do spożycia na statkach morskich, utrzymujących żeglugę z portami zagranicznemi.

Towary krajowe, wywożone do wolnego obszaru celnego, podlegają odprawie celnej i ograniczeniom wywozowym na ogólnych zasadach stosowanych przy wywozie towarów zagranicę. Przepis ten nie ma zastosowania do towarów przeznaczonych do spożycia na tym obszarze.

Poza temi postanowieniami, artykuł 3-ci prawa celnego przewiduje, że towary przywożone z wolnego obszaru celnego do reszty polskiego obszaru celnego podlegają odprawie celnej i ograniczeniom przywozowym i przewozowym na ogólnych zasadach. Dalej, że uprawianie handlu i przemysłu, wznoszenie budowli, zamieszkiwanie na wolnym obszarze celnym oraz ruch osobowy pomiędzy wolnym obszarem a resztą polskiego obszaru celnego, może być poddany ograniczeniom, jednak Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu może przyznawać przedsiębiorstwom, zajmującym się w wolnym obszarze celnym przeróbką lub obróbką towarów, ulgi pod względem postępowania celnego i należności celnych.

Wyżej wyłuszczone zasady podstawowe zostały rozwinięte w sposób bardziej szczegółowy w Rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 25 października br. wydanem w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w formie przepisów dla wolnych obszarów celnych w portach polskich (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 889).

Terytorjalnie wolny obszar celny w Gdyni ustalony został na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 października br. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 825) obejmuje on basen im. Ministra Kwiatkowskiego oraz Nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie tegoż basenu wraz z terenami przylegającemi do wymienionych nabrzeży, oddzielonemi od strony lądu specjalnem ogrodzeniem.

Rozporządzeniem Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 25 października br. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 888) określone zostały warunki, na jakich powstawać mogą na terenie wolnych obszarów celnych zakłady przemysłowe, handlowe itp. I tak: Zakłady przemysłowe i handlowe mogą być tworzone na odnośnych obszarach tylko na podstawie zezwolenia władz portowych w porozumieniu z władzami celnemi i na warunkach w tem zezwoleniu wymienionych. Osoby lub firmy, które otrzymały zezwolenie na prowadzenie zakładu przemysłowego lub handlowego w wolnym obszarze celnym obowiązane są prowadzić księgi towarowe, które umożliwiałyby władzom portowym i skarbowym sprawdzenie w każdym czasie ilości towarów, sprowadzonych do danego zakładu.

Handel detaliczny w wolnym obszarze celnym jest wzbroniony, z wyjątkiem detalicznego handlu, prowadzonego przez zakłady spożywcze i przedsiębiorstwa zaopatrywania statków. Władzom celnym przysługuje jednak prawo udzielenia zezwolenia na handel detaliczny na tym obszarze jednakże tylko na krótki okres czasu.

Prywatne składy dla przechowywania towarów mogą być, tak samo jak zakłady przemysłowe i handlowe, zakładane na wolnym obszarze celnym jedynie na podstawie zezwolenia władz portowych w porozumieniu z władzami celnemi, przyczem obowiązane są one do prowadzenia dla wszystkich przechowywanych towarów specjalnych ksiąg składowych.

Sprzedaż artykułów spożywczych dla spożycia na wolnym obszarze celnym może się odbywać jedynie w zakładach, które otrzymały na to specjalną koncesję i na warunkach w tej koncesji wymienionych, przyczem zakłady te pozostają pod kontrolą władz celnych i obowiązane są do prowadzenia specjalnych ksiąg kontrolnych.

Również tworzenie firm shipchandlerskich i wznoszenie budowli na terenie wolnego obszaru celnego może nastąpić jedynie po otrzymaniu na to zezwolenia władz portowych. W pierwszym wypadku zezwolenie takie może być wydane jedynie w porozumieniu z władzami celnemi.

Widzimy więc, że zasady organizacji wolnego obszaru celnego w Gdyni i przepisy, regulujące pracę w jego obrębie, ujęte zostały w sposób szczegółowy i wszechstronny. O ich wpływie na kształtowanie się dalszych prac portu i praktycznem działaniu zadecydują wymogi życiowe. Pod tym względem mamy przy tej sposobności do zanotowania jeszcze jedno rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 27 października w sprawie nadania urzędowi celnemu w Gdyni niektórych uprawnień okręgowych władz celnych II instancji oraz częściowego wyłączenia tego urzędu z pod właściwości Dyrekcji Ceł w Poznaniu.

Rozporządzenie to, jako idące po linji niejednokrotnie wyrażanych postulatów gospodarczych sfer portowych, ma na celu usprawnienie działalności miejscowych władz celnych i z tego względu stanowi niewątpliwie postęp w kierunku zdrowych wymogów życiowych tak skomplikowanego i delikatnego organizmu gospodarczego, jakim jest port morski, zwłaszcza w początkowem stadjum organizacji i rozwoju.

XV-LECIE ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU

W dniu 2 grudnia obchodzić będzie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu 15-lecie swego istnienia.

W związku z tą uroczystością podczas odbytego w dniu 8 listopada w Grudziądzu Zebrania Plenarnego Zarządu Głównego Związku ustalony został następujący program:

Godz. 9,45.

Uroczysta Msza św. w Kościele Najśw. Panny Marji (ul. Moniuszki — w pobliżu dworca) — dawniejszym gmachu „Bazaru“, gdzie w roku 1919 został założony Związek Tow. Kupieckich na Pomorzu.

Godz. 11,00.

Śniadanie „á la fourchette“, wydane przez Towarzystwo Kupców Samodzielnych w Grudziądzu na Ratuszu — w historycznej sali Magistratu. Rolę gospodyń przejmują panie, uproszone przez tenże Zarząd.

Po śniadaniu wspólna fotografja przed Ratuszem.

Godz. 13,00.

UROCZYSTA AKADEMJA w sali Rady Miejskiej.

1. Przemówienie powitalne — Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Grudziądzu p. Paweł Witkowski;
2. Zagajenie akademji oraz przemówienie uroczystościowe — Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego;
3. Zarys historyczny Związku — Sekretarz Związku p. Adam Korzeniewski;
4. Nadanie „Odznaki Związkowej" zasłużonym członkom Towarzystw Związkowych (nieobecnym na ręce delegatów):
5. Referaty:
   a) Dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu p. Brunona Sikorskiego p. t. „Podstawy zmian strukturalnych naszego życia gospodarczego"

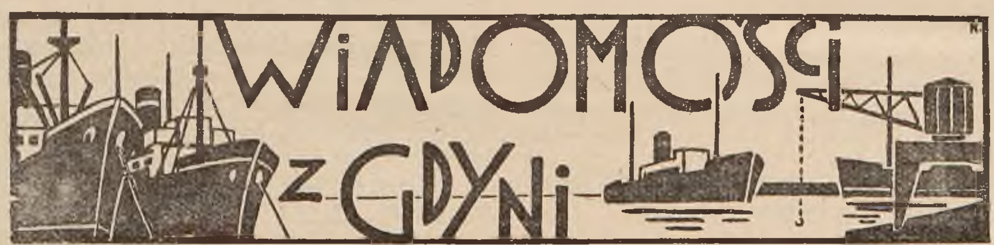
   i b) Dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Jerzego Radojewskiego p. t. „Dostosowanie form organizacyjnych Związku do wymogów nowej Ustawy o prawie przemysłowem".

Po przerwie o godz. 15-tej odbyć się ma Walne Roczne Zebranie Delegatów w sali Rady Miejskiej z porządkiem obrad, zawierającym sprawozdanie z działalności Związku za rok 1933/34, zatwierdzenie budżetu na rok 1934/35 i wybory władz Związku. Następnie o godz. 18-tej odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów dla wyboru Radców do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Wreszcie na zakończenie w sali Królewskiego Dworu o godz. 21-ej Zarząd Główny Związku wyda „Czarną Kawę".

Na zebraniu Plenarnem Zarządu prezes Związku p. Tadeusz Marchlewski upoważniony został do zaproszenia na uroczystość jubileuszową przedstawicieli władz państwowych w osobach Pana Ministra Przemysłu i Handlu, Pana Wojewody Pomorskiego, Ks. Biskupa Okoniewskiego i innych.

Obchód Jubileuszu Związku przyczyni się niewątpliwie do dania wyrazu uznania dla jego prac i podkreślenia jego wagi dla organizacji życia gospodarczego na Pomorzu w kierunku skupienia w swem łonie istniejących organizacyj kupieckich i tworzenia związków branżowych.

Żywotność Związku i spoistość jego organizacji potwierdzona została w sposób dobitny podczas zakończonej dopiero co akcji wyborczej na Radców do naszej Izby, gdy listy kandydatów do sekcji handlowej zaopatrzone zostały dzięki sprężystej działalności Towarzystw Związkowych w najkrótszym czasie w blisko 2000 podpisów, co w swoim wyniku, dzięki zgłoszeniu jednej listy uczyniło zbędnem głosowanie.



WYBORY DO IZBY

W dniu 8 bm. P. Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie, opublikowane w Monitorze Polskim z dnia 12 listopada Nr. 260 poz. 348, wyznaczające zrzeszenia gospodarcze, które wybrać mają ze swego grona Radców do naszej Izby.

Wybierają w sekcji przemysłowej: Związek Cegielń w obwodzie Dolnej Wisły — 1, Zjednoczenie Młynów Handlowych Poznańskiego i Pomorza — 1, Związek Właścicieli Tartaków na Pomorzu — 1, Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych w Bydgoszczy — 1, Polski Związek Przemysłowców Metalowych — 1, Związek Przemysłu Chemicznego — 1. Związek Zachodnio-Polski Przemysłu Cukrowego w Poznaniu — 2. Polski Związek Eksporterów Bekonu — 1, Związek Polskich Olejarni — 1, Związek Przemysłu Konfekcyjnego — 1, Polski Związek Przedsiębiorców Elektrotechnicznych — 1. razem 12 Radców.

W sekcji handlowej: Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — 6. Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy — 2, Związek Spółek Zarobkowych — 1. Związek Banków — 1, Związek Kupców Trzody i Bydła — 1. Towarzystwo Restauratorów i Właścicieli Hotelów na Pomorzu — 1, razem 12 Radców.

W sekcji żeglugowo - portowej: Związek Armatorów Polskich — 1, Polski Związek Maklerów Okrętowych — 2, Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych — 2. Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni — 1, razem 6 Radców.

W okresie od 26 listopada do 4 grudnia wszystkie te Zrzeszenia odbędą nadzwyczajne walne zgromadzenia dla dokonania wyborów. Zgromadzeniom Zrzeszeń, mających

siedzibę w Warszawie i Toruniu przewodniczyć będzie Komisarz Wyborczy Naczelnik Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego inż. Celichowski , mających siedzibę w Bydgoszczy i Poznaniu wiceprezes Izby naszej Dr. Władysław Smoleń, zaś w Grudziądzu i Gdyni Mgr. Praw Henryk Krupski, dyrektor Izby, obaj w charakterze Komisarzy, jako członkowie Głównej Komisji Wyborczej.

KONFERENCJA W SPRAWACH CELNYCH

Dn. 8. bm. odbyła się w Izbie konferencja sfer gospodarczych gdyńskich z delegatem Ministerstwa Skarbu p. Inspektorem Ruszkowskim i Naczelnikiem Urzędu Celnego w Gdyni p. Fałatowiczem w sprawie stosowania przepisów nowego prawa celnego i przepisów wykonawczych do tegoż prawa, obowiązujących od dnia 30 października br.

Podczas dyskusji wskazano w szczególności na trudności, jakie wynikają z postanowień § 161 przepisów wykonawczych do prawa celnego, nakazujących aby po dokonaniu rewizji na statkach polskich, urzędnicy celni nakładali zamknięcia celne na skrytki i włazy, w których znajdują się prowizje okrętowe.

Dalej podkreślono trudności, przy wykonywaniu przepisów w związku z przedstawianiem urzędowi celnemu dodatkowych kopij konosamentów przy odprawach celnych względnie przy przekazywaniu towarów tranzytem.

Poruszono również kwestję ułatwienia przewozu towarów z portu gdyńskiego do portu w Gdańsku, a szczególnie z wolnocłowej strefy w Gdyni do wolnocłowej strefy w Gdańsku.

Wkońcu omówiono przepisy w odniesieniu do magazynów i składów celnych.

Niektóre szczegóły, w odniesieniu do powyższych kwestyj, zostały odrazu przez delegata Min. Skarbu wyjaśnione, inne natomiast zostaną po przedstawieniu odpowiednio umotywowanych wniosków przedłożone Min. Skarbu do rozpatrzenia.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU 1934 R.

Ogólne obroty towarowe zamorskie w *październiku* br. osiągnęły liczbę *627.804,9 t.* wobec 639.959,7 t. we wrześniu rb. oraz 611.632,3 t. w październiku 1933 r.

Obroty październikowe utrzymują się nadal na poziomie miesięcy poprzednich. Są one zaledwie o 12.154,8 t. (ca 2%) niższe od obrotów wrześniowych rb. i o 27.473,6 t. (4,2%) niższe od dotychczas rekordowych obrotów w sierpniu br. (655.277,6 t.).

Na uzyskanie tej poważnej liczby obrotu ogólnego przypada na przywóz 65.118 t. (wrzesień br. 87.444,7 t. i październik 1933 r. — 101.251,3 t.) oraz na wywóz 562.686,9 t. (wrzesień br. — 522.515 t. i październik 1933 r. — 510.381 t.)

Obroty październikowe dały nieoczekiwanie pewne zmniejszenie przywozu. Trudno dziś orzec, czy spadek ten ma charakter czysto konjunkturalny, czy też wywołany został na skutek przyczyn, wymagających specjalnego zwrócenia uwagi na to zjawisko. Wyjaśnienie tego zapewne dadzą już obroty listopadowe. Wywóz uległ nieznacznemu zwiększeniu li tylko na skutek poważnego wzrostu wywozu węgla eksportowego (zob. analiza szczegółowa). Szereg pozostałych pozycyj wywozu wykazał w miesiącu sprawozdawczym naogół spadek.

Import w miesiącu sprawozdawczym jest mniejszy o 22.326,7 t. (25,5%) od importu wrześniowego i o 36.133,3 t. (ca 36%) mniejszy od importu w październiku 1933 r.

Pewną baczniejszą uwagę musi zwrócić spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z importem ubiegłego miesiąca. Spadek natomiast importu w październiku br. w porównaniu z październikiem 1933 r. jest zjawiskiem zupełnie uzasadnionem. Uzyskanie w październiku 1933 r. dotychczas rekordowej liczby importu spowodowane było przedewszystkiem okresem wzmożonego wykorzystywania niższych stawek celnych przed wejściem w życie w dn. 11. 10. 1933 r. nowej taryfy celnej.

Ten spadek importu w miesiącu sprawozdawczym (65.118 t.) wywołały przedewszystkiem pozycje: fosforyty — brak w październiku (12.622 t.), żużle Thomasa — brak w październiku (7.802 t.), nasiona oleiste różne — 5.770 t. (9.680 t.), żywica — 282 t. (802 t.), kauczuk — 439 t. (481 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 199 t. (367 t.), asfalt — 6 t. (232 t.), rudy żelazne — 2.174 t. (2.301 t.), piryty — 6.810 t. (9.485 t.), *złom żelazny — 18.880 t. (22.435 t.)*

Eliminując czynnik sezonowości w pośród artykułów takich, jak fosforyty, czy też żużle Thomasa, należałoby szczególniejszą uwagę zwrócić na poważny spadek importu złomu w porównaniu nietylko z miesiącem ubiegłym, ale październikiem 1933 r. (import złomu w październiku 1933 r. — 44.502 t. wobec 18.880 t. w październiku 1934 r.)

Do towarów, których przywóz zwiększył się w miesiącu sprawozdawczym należą: owoce świeże — 1.360 t. (1.101 t.), owoce suszone — 491 t. (19 t.), orzechy i migdały — 119 t. (10 t.), korzenie — 165 t. (157 t.), kawa, kakao i herbata — 1.168 t. (728 t.), napoje alkoholowe pr. wina — 209 t. (5 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.430 t. (713 t.), skóry — 2.845 t. (2.351 t.), garbniki — 2.713 t. (489 t.), miedź — 765 t. (622 t.), wyroby żelazne i stalowe — 618 t. (185 t.), celuloza — 679 t. (189 t.), papa

tektura i papier — 418 t. (135 t.), bawełna i odpadki — 6.853 t. (5.000 t.), juta — 1.122 t. (903 t.), len i konopie, sizal i td. — 135 t. (41 t.), oraz wełna i odpadki — 925 t. (614 t.)

Eksport w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 562.686,9 t. (we wrześniu r. b. — 552.515 t. i październiku 1933 r. — 510.381 t.) Jest on większy o 1,9% od obrotów wrześniowych r. b.

Wzrost ten eksportu wywołany został przedewszystkiem przez: *węgiel eksportowy* — 482.623 t. (we wrześniu r. b. — 454.596 t. i październiku 1933 r. — 438.304 t.), ziemniaki — 1.613 t. (we wrześniu r. b. brak), 1-y ładunek w r. b. zboża (żyto) — 210 t. (we wrześniu r. b. brak), ryż — 154 t. (we wrześniu brak), bekony — 1.796 t. (1.521 t.), wędliny — 171 t. (138 t.), ptactwo bite — 248 t. (146 t.), makuchy — 1.515 t. (1.332 t.), wyroby żelazne i stalowe — 3.396 t. (2.430 t.), cynk — 1.163 t. (722 t.), blacha cynkowa — 536 t. (326 t.), celuloza — 1.283 t. (276 t.)

Szereg pozostałych pozycyj wywozu wykazał spadek: cukier — 2.069 t. (4.402 t.), sól — 203 t. (275 t.), masła — brak (158 t.), jaja — 1.311 (1.790 t.), skóry — 59 t. (72 t.), deski i łaty — 11.322 t. (13.781 t.), bale i słupy — brak (18 t.), wyroby z drzewa — 228 t. (549 t.), meble gięte — 263 t. (293 t.), wyroby koszykarskie — 27 t. (70 t.), węgiel bunkrowy 13.363 t. (19.080 t.), koks 20.402 t. (25.662 t.), nawozy azotowe — 2.910 t. (3.300 t.), soda — 810 t. (1.468 t.), karbid — 153 t. (302 t.), biel cynkowa — 182 t. (208 t.), szyny kolejowe — 2.356 t. (6.454 t.), metale różne — 4.514 t. (4.631 t.), rury żeliwne — 1.266 t. (1.417 t.), oraz papa, tektura i papier — 103 t. (644 t.)

Na wywozie podkreślić należy ukazanie się dawno niewidzianych pozycyj zboża i ziemniaków.

Zamorskie obroty towarowe w miesiącu sprawozdawczym oraz w okresach: styczeń — październik 1934 r. i styczeń — październik 1933 r. szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

Import (w tonach)

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń— październik	1933 r. styczeń— październik
Ryż surowy	13	44.813	53.763
owoce świeże	1.360	17.864	18.299
owoce suszone	491	3.712	3.358
orzechy i migdały	119	444	970
korzenie	165	941	620
kawa, kakao i herbata	1.168	8.286	14.199
tytoń	130	5.334	4.443
napoje alkoholowe	209	319	548
śledzie	3.258	17.888	14.791
fosforyty	—	43.491	22.552
żużle Thomasa	—	40.909	44.997
sadze	31	538	910
tłuszcze zwierzęce sur.	1.430	10.591	8.833
skóry	2.845	25.492	12.093
nasiona oleiste różne	5.770	70.994	38.677
oleje	139	1.169	1.455
żywica	282	3.697	4.010
kauczuk	439	7.432	2.692
wyroby gumowe	25	698	327
tłuszcze i oleje rośl.	199	2.779	1.130
asfalt	6	1.513	1.744
garbniki	2.713	11.133	7.969
farby	30	221	407
rudy żelazne	2.174	21.268	23.374
piryty	6.810	51.239	34.315
złom żelazny	18.880	234.679	269.257
miedź	765	7.776	5.032
cyna	10	146	107
cynk	—	157	21
metale różne	192	3.505	1.067
wyroby żelazne i stalowe	618	2.426	1.535
maszyny, apar. i części	88	1.914	900
samochody i motocykle	28	366	364
szmaty	400	3.693	2.590
celuloza	679	5.883	5.117
papa, tektura i papier	418	8.172	6.496
bawełna i odpadki	6.853	68.561	61.698[1]
juta	1.122	9.706	9.358
len, konopie, sizal itd.	135	1.068	1.083
wełna i odpadki	925	15.956	12.680[2]
różne	4.219	28.057	14.076
Razem	**65.118**	**806.830**	**708.255**

Eksport (w tonach)

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń— październik	1933 r. styczeń— październik
Zboże (żyto)	210	210	—
ryż	154	2.176	2.302
mąka ryżowa i pastewna	640	4.937	5.728
ziemniaki	1.613	1.613	425
cukier	2.069	76.997	80.646
napoje alkoholowe	2	165	1.395
sól	203	1.834	3.208
bekony	1.796	20.044	33.418
wędliny	171	2.196	3.874
ptactwo bite	248	1.067	584
masło	—	2.663	26
jaja	1.311	14.810	10.082
makuchy	1.515	19.418	11.663
melasa	—	8.730	12
kości i mączka kostna	—	21	864
skóry	59	399	654
deski i łaty	11.322	179.327	211.801
bale i słupy	—	4.272	10.369
wyroby z drzewa	238	4.615	961
klepki	47	820	818
dykty	550	5.478	1.769
meble gięte	263	2.202	1.167
wyroby koszykarskie	27	333	202
węgiel eksportowy	482.623	4.188.022	3.570.369
węgiel bunkrowy	13.363	161.575	150.573

1) 61.698 t. wynosi w 1933 r. ilość bawełny bez odpadków, z odpadkami wyniesie — 62.252 t.

2) 12.680 t. wynosi w 1933 r. ilość wełny bez odpadków, z odpadkami wyniesie — 12.822 t.

ARTYKUŁ	październik 1934 r.	1934 r. styczeń—październik	1933 r. styczeń—październik
brykiety	—	230	100
koks	20.402	153.008	43.424
materjały pędne	—	—	8.480
sól potasowa	—	51	4.606
nawozy azotowe	2.910	19.614	16.123
saletra	—	1.655	1.070
soda	810	6.949	1.832
karbid	153	1.115	815
salmiak	31	254	68
bisulfat sodu	—	1.225	290
biel cynkowa	182	1.908	788
szyny kolejowe	2.356	36.323	22.623
metale różne	4.514	11.820	17
rury żeliwne	1.266	6.307	1.309
żelazo surowe	—	92	2.046
wyroby żelazne i stal.	3.396	18.762	790
cynk	1.163	6.974	8.561
blacha cynkowa	336	3.321	958
ruda manganowa	—	4.107	—
celuloza	1.283	5.795	2.576
papa, tektura i papier	103	11.395	6.826
bawełna	64	331	400
materjały i wyr. włókniste	521	4.555	2.488
różne	4.553	26.367	10.387
Razem	562.687	5.027.302	4.239.487

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek tonażu jedynie na przyjściu. Zawinęło do portu w październiku 380 statków o pojemności 358.503 n. r. t., wobec 376 statków o pojemności 365.142 n. r. t., we wrześniu rb. i 392 statków o pojemności 314.961 n. r. t. w październiku 1933 r. Wyszło natomiast 391 statków o pojemności 376.268 n. r. t. wobec 367 statków o pojemn. 342.122 n. r. t. we wrześniu rb. i 385 statków o pojemności 318.475 n. r. t. w październiku 1933 r. W porównaniu z poprzednim miesiącem ruch statków z wyjątkiem tonażu statków wejściowych wykazał wzrost tak ilości, jak i pojemności statków. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku zmniejszył się z 971,1 n. r. t. (we wrześniu) na 943,4 n. r. t. (w październiku).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 39 statków (we wrześniu 43) oraz średni postój statku — 63,7 godzin wobec 70,4 godz. we wrześniu rb.

Ruch statków w październiku br. ilustruje szczegółowo następujące zestawienie:

bandera	Przyszło ilość	Przyszło nrt.	Wyszło ilość	Wyszło nrt.
Polska	36	37.392	35	36.600
W. M. Gdańsk	4	3.895	4	3.895
Anglja	18	33.491	18	33.274
Danja	53	36.123	50	34.369
Estonja	6	2.462	6	2.462
Finlandja	23	26.884	25	28.162
Francja	1	814	1	814
Grecja	4	8.665	8	20.055
Holandja	10	6.487	12	6.746
Japonja	1	3.403	—	—
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	3	4.727	5	6.826
Niemcy	63	49.203	63	47.260
Norwegja	33	18.669	33	23.424
Stany Zjedn. Am. P.	5	15.623	6	18.793
Szwecja	109	76.616	110	77.756
Węgry	1	2.468	1	2.468
Włochy	7	23.861	7	23.648
Z. S. R. R.	2	5.131	2	5.131
Razem	380	358.503	391	376.268

Kolejność bander w miesiącu październiku rb. ukształtowała się następująco: pierwsze miejsce zajęła bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — polska, czwarte — duńska, piąte — angielska, szóste — finlandzka, siódme — włoska, ósme — norweska dziewiąte — amerykańska itd.

W miesiącu sprawozdawczym pewnemu niekorzystnemu przegrupowaniu uległa bandera norweska na korzyść bandery polskiej z 3-go miejsca (we wrześniu) na 8-me miejsce (w październiku), która zajęła jej dawne 3-ie miejsce; bandera duńska z 6-go miejsca we wrześniu na 4-e miejsce w październiku; bandera angielska z 7-go miejsca we wrześniu na 5-e miejsce w październiku; bandera finlandzka z 9-go miejsca we wrześniu na 6-e miejsce w październiku.

Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Reprezentowane były bandery podobnie, jak we wrześniu 19-tu państw.

Ruch pasażerów uległ pewnemu zwiększeniu. Przyjechało w październiku 382 osoby wobec 191 osób we wrześniu. Wyjechało 456 osób wobec 323 osób we wrześniu. Wśród osób, które przyjechały w październiku było: 45 osób z Anglji, 4 — z Argentyny, 3 — z Brazylji, 34 — z Danji, 2 — z Estonji, 2 — z Finlandji, 18 — z Holandji, 5 — z Litwy, 267 — ze Stanów Zjedn. Am. P., 2 — ze Szwecji. Wśród osób, które wyjechały w miesiącu sprawozdawczym było: 61 osób do Anglji, 2 — do Danji, 8 — do Estonji i 385 — do Stanów Zjednoczonych Ameryki P.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 8.554 min. 35 z zużyciem prądu 59.660 KW/h i przeładowano 166.754 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy:

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 94,3). W tymże miesiącu sprawozdawczym w roku 1933 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 108,3% czyli w miesiącu sprawozdawczym spadło o 14%.

Z wykonywanych obecnie nowych dźwigów dla portu: przez Hutę Zgoda odebrano

ostatnie 2 dźwigi po miesięcznej próbnej pracy; przez Warszawską Sp. Akc. Budowy Parowozów wykończono 2 dźwigi i po przeprowadzonych próbach oddano do pracy próbnej na okres miesięczny; przez f-mę K. Rudzki na nab. St. Zjednoczonych wykończono całkowicie resztę, to jest dwa dźwigi, wykonano ich próbę i dopuszczono do pracy próbnej.

NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA—AUSTRALJA.

W dniu 14. bm. odpłynął z Gdyni pierwszy statek nowej linji regularnej, łączącej Gdynię z portami Australji: Adelaide, Melbourne, Sydney, Newcastle, Brisbane.

Na linji tej kursować będą statki angielskiego Towarzystwa Okrętowego Alfred Holt & Co, raz na miesiąc. Na najbliższy okres czasu odjazdy statków w Gdyni przewidziane są w następujących dniach:

„Adrastus" w dniu 14. 12. 1934 r.
„Euryades" w dniu 14. I. 1935 r.
„Glaucus" w dniu 15. II. 1935 r.

Prócz wyżej wymienionych portów statki nowej linji w razie otrzymania dostatecznych ładunków zawijać będą również do innych portów australijskich.

Przedstawicielem powyższej linji Gdynia—Australja jest Polska Agencja Morska.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM.

Zawinął do portu gdyńskiego nowy szwedzki statek motorowy „Vasaland", należący do towarzystwa Svenska Orient Line, która to linja utrzymuje bezpośrednią komunikację między Gdynią a portami Bliskiego Wschodu. Motorowiec „Vasaland", wybudowany na stoczni Eriksbergs w Goeteborgu oddany został do eksploatacji w sierpniu b. r., a na początku września odbył pierwszą podróż do portów Grecji, Turcji, Palestyny, Egiptu i Syrji. Podczas 1-go rejsu na „Vasaland" odbył swą podróż oficjalną szwedzki następca tronu z małżonką i córką księżniczką Ingrid. „Vasaland" ma pojemność 4.770 t. r. n., długość statku wynosi 111 m, szerokość 14,83 m, zagłębienie 22,6 stóp. ma 5 luk plus 1 lukę chłodnię. Ogólna pojemność ładowni wynosi 314.180 stóp^3, w tem 3.380 stóp^3 chłodni. „Vasaland" jest zaopatrzony w 2 dwutaktowe motory Diesla typu DM 645 o sile 3.700 PH przy 105 obrotach na minutę, zużycie paliwa wynosi 12 t. na 24 godz. „Vasaland" przywiózł do Gdyni 900 t. ładunku, w tem 500 ton bawełny egipskiej, resztę owoców suszonych i ziarna sezamowego. Po dokonaniu wyładunku, mot. „Vasaland" odpłynął do Helsingforsu dla zabrania tam towarów na Bliski Wschód.

PRZYWÓZ BAWEŁNY PRZEZ PORT GDYŃSKI ZA TRZY KWARTAŁY BIEŻĄCEGO ROKU.

Przywóz bawełny do portu gdyńskiego za 3 kwartały rb. wyniósł 60.338 ton. W tem bezpośrednio z krajów produkcji 40.959 ton. Między innemi ze Stanów Zjednoczonych A. P. sprowadziliśmy 33.670 ton, z Egiptu 5.777 ton oraz z Z. S. R. R. 1.511 ton.

Z przeładunkiem przez porty zachodniej Europy nadeszło do Gdyni 19.379 t. bawełny, a w tem 9.420 ton z Bremy, 6.608 ton z Hamburga, 1.000 ton z Kopenhagi, 1.408 z Rotterdamu, 246 ton z Amsterdamu, 100 ton z Antwerpji, 158 ton z Malmoe, 393 tony z Londynu, oraz 112 ton z Hull.

ODDANIE PLACU POD BUDOWĘ KOŚCIOŁA I DOMU MARYNARZA SZWEDZKIEGO.

Dnia 12 listopada rb. dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski złożył oficjalną wizytę generalnemu konsulowi Królestwa Szwecji w Gdyni, p. inż. Napoleonowi Korzónowi i zawiadomił go w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu, że Skarb Państwa bezpłatnie przekazuje teren przy ul. Mickiewicza na rzecz Zarządu Opieki nad Marynarzami Kościoła Szwedzkiego.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W PAŹDZIERNIKU 1934 R.

Według informacyj otrzymanych z Referatu Statystycznego ruch budowlany w Gdyni w miesiącu październiku przedstawia się następująco:

Komisarjat Rządu wydał *zezwoleń na budowę* 34, gdy we wrześniu wydano pozwoleń na budowę 24, a w październiku roku ubiegłego wydano zezwoleń na budowę 37.

W okresie października *rozpoczęto budowli* 23, gdy we wrześniu rozpoczęto budynków 24, a w październiku 1933 roku — 37. Wszystkie rozpoczęte budynki noszą charakter stałych. Prowizorycznych budynków nie rozpoczęto. Z ogólnej liczby budynków rozpoczęto 20 mieszkalnych i 3 przemysłowe. Z budynków mieszkalnych 19 będzie murowanych, 1 drewniany; z przemysłowych 2 drewniane, 1 murowany. Kubatura budynków rozpoczętych wynosić ma 42.630 m^3, z tego na budynki mieszkalne przypada 42.075 m^3. W rozpoczętych domach będzie 101 mieszkań o 294 izbach mieszkalnych. Izb niemieszkalnych ma być 100. Według złożonych w Komisarjacie Rządu kosztorysów, koszt budowy wynieść ma 1.200.800 złotych, co dla budynków mieszkalnych murowanych wytwarza przeciętną cenę 28 złotych na 1 m^3.

W tymże okresie *zakończono budynków* 21, gdy we wrześniu zakończono budynków 9, a w październiku 1933 roku — 32. Z pośród zakończonych budynków wszystkie są stałe, mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura wyraża się liczbą 21.498 m^3. Ogółem oddano do użytku 47 mieszkań o 161 izbach mieszkalnych i 76 izbach niemieszkalnych. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 374.700 złotych, to jest po 26 złotych przeciętnie za 1 m^3.

OBCHÓD ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI W LICEUM HANDLOWEM IZBY.

W dn. 10. bm. w Liceum Handlowem Izby naszej odbył się obchód Święta Niepodległości oraz Uroczyste otwarcie Liceum. Uroczystości te, na program których złożył się szereg przemówień okolicznościowych oraz produkcyj wokalno - muzycznych, zaszczycili swą obecnością Prezes Izby inż. Napoleon Korzon, Prezes Sądu Okręgowego w Gdyni p. Parczewski, przedstawiciel Komisarjatu Rządu m. Gdyni p. Naczelnik Karwowski, wicedyrektorzy Izby pp. M. Cieśliński, J. Kawczyński i inni. Po części oficjalnej obchodu odbyła się zabawa towarzyska, w której wzięli udział wychowankowie Liceum i liczni goście.

Wiadomości z portu gdańskiego

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października zawinęło do portu gdańskiego 377 statków o łącznej pojemności 257.260 t. r. n., opuściło zaś port 405 statków o pojemności 284.842 t. r. n. Z pośród statków, które zawinęły do portu było 142 o pojemności 95.075 t. r. n. z ładunkiem, opuściło port z ładunkiem 363 statki o łącznej pojemności 264.060 t. r. n.

Według przynależności państwowej i tonażu podział statków na wejściu był następujący: Niemcy — 58.746 t. r. n., Szwecja — 42.436 t. r. n., Danja — 35.106 t. r. n., Norwegja — 20.622 t. r. n., Polska — 18.853 t. r. n., Grecja — 18.782 t. r. n., Anglja — 18.733 t. r. n., Finlandja — 12.353 t. r. n. Francja — 11.469 t. r. n., Holandja — 8.806 t. r. n., Jugosławja — 3.054 t. r. n., Włochy — 2.228 t. r. n., Łotwa — 1.293 t. r. n., W. M. Gdańsk — 1.268 t. r. n., Estonja 920 t. r. n., Litwa — 591 t. r. n.

W porównaniu do października roku ubiegłego ruch statków w październiku rb. przy wejściu uległ spadkowi o 19.458 t. r. n., przy wyjściu zaś — zwiększeniu o 21.871 t. r. n.

W ciągu 10 miesięcy roku 1934 zawinęło do portu 4.080 statków o pojemności 2.580.822 t. r. n., opuściło zaś port 4.102 statki o pojemności 2.593.366 t. r. n. Stanowi to w porównaniu do tego samego okresu roku zeszłego wzrost na wejściu o 630 statków o pojemności 394.883 t. r. n., zaś na wyjściu o 650 statków o pojemności 429.661 t. r. n.



WE FLOCIE DUŃSKIEJ ZASADNICZO — JUŻ NIEMA UNIERUCHOMIONEGO TONAŻU.

W ostatnim czasie bezrobocie w marynarce duńskiej zmniejszyło się znacznie: wprawdzie jest jeszcze unieruchomionych 17 statków, są to jednakże albo statki rezerwowe, albo takie, które jak wiadomo zgóry, już nigdy nie powrócą na morze. W ten sposób w praktyce cała flota duńska jest już obecnie w ruchu.

SYTUACJA BUDOWNICTWA OKRĘTÓW W NIEMCZECH.

Sytuacja w budownictwie okrętów w Niemczech pozostaje prawie bez zmiany. Ogółem 1. X. b. r. było w budowie na stoczniach niemieckich 49 statków z 141 365 netto t. r. W lipcu b. r. było w budowie o 3 jednostki mniej, z 11 063 t.

Ze składu tych statków 41 z 92 265 br. t. r. budowało się na rachunek niemiecki i 8 statków z 49 100 br. t. r. na rachunek obcy. Ilość budowanych w Niemczech statków obcych w porównaniu do 1-go lipca br. zmniejszyła się o jeden statek.

ZAMIERANIE FLOTY ŻAGLOWEJ SZWECJI.

Jeszcze w r. 1913 flota żaglowa Szwecji składała się z 1.446 jednostek z 173.671 brutto ton rejestrowych, w r. 1933 stanowiła ona zaledwie 67 statków z 12.711 br. t. r. Jednakże jednostki żaglowe nie były niszczone, lecz wbudowały motory, poczem otrzymywały rejestrację jako statki motorowe. W r. 1913 motorowców było zaledwie 66 z 4.386 br. t. r., natomiast w r. 1933 już 849 z 68.913 br. t. r.

FINLANDJA SUBWENCJONUJE SWĄ DALEKĄ LINJĘ.

Finland Syd-Amerika Linie ze względu na rolę, którą odgrywa w życiu gospodarczem kraju przez ułatwienie eksportu, jako jedyna daleka linja bezpośrednia pod fińską banderą, stale otrzymywała subwencje: w roku 1932 2 mil. finmarek, w r. 1933 1 miljon finm., w r. 1934 również 1 mil. finmarek. — Na rok 1935 proponuje się przyznanie jej subwencji 900 000 fmk. Początkowo projektowano systematyczne zmniejszanie subwencji aż do zera, lecz obecna sytuacja ujawniła niemożliwość uskutecznienia tego zamiaru.

Dla ujawnienia roli tej linji w obrocie towarowym Finlandji wystarczy nadmienić, że jej ładunki eksportowe wynosiły w r. 1932 37 900 t., a w r. 1933 55 400 t., importowe zaś — w r. 1932 36.200 t., i 57.600 t. w r. 1933. Są to przewozy na duże odległości. Frachty przy tem zniżkowały i towarzystwo pracowało staremi statkami, kosztownemi w eksploatacji, gdyż w braku kapitału nie mogło nabyć nowych.

Zaznaczyć należy, że od roku Finlandja przechodzi znakomitą konjunkturę, utrzymaną dzięki rozwojowi swego eksportu. Regularna linja, łącząca ją z dalekim kontynentem południowo - amerykańskim, przynosząca pewne straty, lecz podtrzymywana przez państwo, niezawodnie przyczyniła się jako niezbędny czynnik do dzisiejszego ekonomicznego powodzenia Finlandji. Dalekie bezpośrednie linje pod własną banderą mają niewątpliwie największą rację być subwencjonowanemi z punktu widzenia polityki popierania własnego eksportu.

ROZBUDOWA PORTU GÖTEBORGA W R. 1935.

W porcie Göteborga znaczna ilość kranów ma za niskie wysięgniki i nie może obsługiwać większych statków morskich. Krany będą przebudowane, jak również część torów pod kranami ma ulec podniesieniu. W roku bieżącym buduje się w wolnej strefie portu szereg chłodni kosztem 2.963.000 koron. Te prace zostaną ukończone w r. 1935, na co przeznacza się 335 tys. koron. Przebudowa kranów kosztować będzie 350 tys. koron.

ROZBUDOWA MARSYLJI.

Z t. zw. planu Marquet Izba Handlowa Marsylji otrzymała lwią część — 60 mil. franków na 3 lata, czyli ⅓ całkowitej kwoty wyznaczonej na rozbudowę istniejących portów francuskich. Przewiduje się szereg ulepszeń w istniejących basenach, pogłębienie dojazdu do portu przemysłowego Etang de Berre do 9 metrów, nowe hangary i dźwigi, tory kolejowe i t. d. Prace te nie obejmują niektórych nowych robót, np. dalszej budowy basenu Mirabeau, która prowadzona będzie w dalszym ciągu. Między innemi do planu tych robót z dotacji 60 milj. franków włączono pierwszą transzę robót koło budowy wielkiego dworca morskiego Joliette.

SZCZEGÓŁY PROJEKTU WOLNEGO PORTU W NOWYM YORKU.

Na ratuszu nowojorskim odbyło się w tych dniach zebranie zainteresowanych w sprawie uruchomienia Wolnego Portu na Staten Island naprzeciwko Manhattanu. Wyspa ta po niemal całkowitem zatamowaniu ruchu emigracyjnego, nie jest obecnie należycie wykorzystana. Tymczasem wskutek izolowanej pozycji swej nadaje się znakomicie dla urządzenia wolnego portu.

Projektuje się włączenie do tej pierwszej w Stanach Zjednoczonych wolnej strefy sześciu pirsów już istniejących oraz trzech składów tranzytowych, które zostaną zbudowane.

Kwota, która zostanie włożona w te pierwsze urządzenia wyniesie 7 milj. dolarów. — Oprocentowanie, jakie ma przynieść ten kapitał szacuje się zgóry na 5,7%. Okręty linij regularnych, obsługujące port nowojorski będą dopuszczane do wyładowania w wolnej strefie ładunku conajmniej 300 ton. Oblicza się, że w ciągu pierwszych trzech lat obrót roczny wolnego portu wynosić będzie przeciętnie po 1.500.000 ton.

ROZWÓJ RUCHU W PORCIE LONDYNU.

Według sprawozdania Port of London Authority ruch okrętowy w roku 1933/34 (lata obliczone są od 1. IV. do 31. III. następnego roku, więc za r. 1933 - do 31. III. 1934 r.) nieco wzrósł względem 1932/33.

Import wzrósł w ostatnim roku o 7,5%, eksport zaś o 5,6 proc.

Ciekawe jest zestawienie rozwoju ruchu w miljonach ton od r. 1919 do 1933/34. Poniższe liczby wyrażają w miljonach netto ton rejestrowych wejście i wyjście razem tonażu morskiego w porcie londyńskim, w odpowiednich latach:

1919 — 26,3	1927 — 52,6
1920 — 32,8	1928 — 55,4
1921 — 34,1	1929 — 57,6
1922 — 39,3	1930 — 59,0
1923 — 41,2	1931 — 56,7
1924 — 45,4	1932 — 54,0
1925 — 47,1	1933 — 56,2
1926 — 49,3	

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W PAŹDZIERNIKU B. R.

W ciągu października zawinęło do portu w Antwerpji 895 statków morskich o ogólnej pojemności 1.781.652 t. r. n. Przeciętny tonaż zawijającego do portu statku wynosił więc 1.991 ton. W tym samym miesiącu roku 1933

zawinęło 885 statków o ogólnej pojemności 1.827.581 ton r. n.

Kolejność bander pod względem ilości statków była następująca: angielska — 274 statki, niemiecka — 176, holenderska — 128, norweska — 54, belgijska — 49, duńska — 45, francuska — 44, szwedzka — 39, fińska — 13, amerykańska — 11, grecka — 10, japońska i rosyjska — 7, włoska — 6, hiszpańska — 5, brazylijska — 4, estońska, łotewska, polska, portugalska i jugosłowiańska po 3, austrjacka, panamska po 2, bułgarska, węgierska, islandzka i tuniska po 1.

MOTOROWIEC PASAŻERSKI BEZPIECZNIEJSZY POD WZGLĘDEM POŻAROWYM OD PAROWCA.

Podczas badania przyczyn słabego zwalczania ognia na motorowcu amerykańskim „Morro Castle" wykryło się, że kotły z nadmiaru ostrożności zostały wygaszone bardzo wcześnie, wobec czego zabrakło wody w sikawkach. Tymczasem w analogicznym wypadku z motorowcem „George Philippar" ustalono, że pompy pracowały 4 i pół godziny po wycofaniu się ludzi z maszynowni i nie było wogóle powodu obawiać się o jakiś dodatkowy wypadek. Tymczasem na parowcu obawa dostania się wody do kotłowni może bardzo wcześnie pobudzić do wstrzymania ich pracy jako źródła energji, potrzebnej dla gaszenia pożaru.

SPROSTOWANIE.

W poprzednim numerze do notatki o mechanizacji przeładunku apatytów w Murmańsku wkradł się przykry błąd druku: na str. 13 prawy łam, wiersz 23 od góry, czytać należy: stratę przez wywianie: 3%, nie 30%.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

KONTYNGENT NA BEZCŁOWY WYWÓZ PIERZA I PUCHU.

Na okres przejściowy do dnia 15 marca 1935 r. ustanowiony został kontyngent na bezcłowy wywóz 100.000 kg pierza gęsiego i kaczego i 25.000 kg puchu w stanie nieoczyszczonym.

Firmy, pragnące partycypować w tym kontyngencie, zechcą zgłosić swoje zapotrzebowanie w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, celem uwzględnienia ich przy rozdziale kontyngentu.

FAKTURY PRZY EKSPORCIE DO KANADY.

W wielu wypadkach zdarza się, że eksporterzy polscy, którzy utrzymują stosunki handlowe z rynkiem kanadyjskim, nie załączają przy eksporcie do Kanady należycie wystawionych faktur oraz zaświadczeń walutowych. Obowiązek załączania faktur przestrzegany jest b. ściśle przez władze celne Kanady, przyczem brak faktury (invoice) uniemożliwia kanadyjskiemu odbiorcy podjęcie towaru z komory celnej, naraża go na koszta składowego oraz wpływa niejednokrotnie ujemnie na dokonanie tranzakcji z polskimi eksporterami, szczególnie w wypadkach towaru sezonowego. Zwłoka w otrzymaniu faktury może spowodować odmowę odbioru towaru przez firmę kanadyjską, dla której towar sezonowy traci w ten sposób całkowicie swe znaczenie.

Konieczność dołączenia właściwej faktury obowiązuje również przy przesyłaniu firmom kanadyjskim próbek wyrazów obcych. Do przepisu tego stosują się eksporterzy polscy b. rzadko i nie przesyłają odbiorcom w Kanadzie wypełnionych kanadyjskich „invoices".

Niezależnie od faktur eksporter polski winien przesłać swemu odbiorcy w Kanadzie wraz z rachunkiem zaświadczenie walutowe według wzoru ustalonego. Wzór ten jest do zaznajomienia się w referacie eksportowym Izby.

POŚREDNICTWO FIRM CZECHOSŁOWACKICH PRZY EKSPORCIE DO NIEMIEC.

Wszyscy eksporterzy polscy, którzy korzystają z pośrednictwa firm czechosłowackich przy dostawach surowców do Niemiec, winni zwrócić uwagę na fakt, że w ramach obrotu tego mogą napotykać na poważne trudności przy uzyskiwaniu dewiz z tytułu dostarczonych towarów w Czechosłowacji.

Mianowicie Czechosłowacki Bank Narodowy stwierdził, że pośrednictwo firm czechosłowackich przy eksporcie szeregu surowców pochodzenia zagranicznego do Niemiec powoduje sytuację taką, że firmy czechosłowackie płacą dewizami za dostarczone do nich surowce, natomiast należności od firm niemieckich nie mogą wydostać z Niemiec za te same surowce tam reeksportowane. W związku z tem Bank Narodowy Czechosłowacki zaczął żądać od reeksporterów gwarancji, że oddadzą oni waluty pochodzące z reeksportu. Ponieważ firmy czechosłowackie takiej gwarancji dać nie mogą przeto istnieje faktycznie zakaz reeksportu do Niemiec. Bez złożenia wspomnianej wyżej gwarancji Bank Narodowy odmawia wydania dewiz na import surowców, co znowu z kolei działa jak zakaz przywozu. Do-

póki sprawa uzyskania dewiz nie zostanie uregulowana w drodze rokowań czechosłowacko - niemieckich, tranzakcje reeksportowe dokonywane za pośrednictwem firm czechosłowackich do Niemiec nie mogą mieć miejsca. W razie uciekania się do pośrednictwa firm czechosłowackich w tym zakresie eksporterzy polscy spotkaliby się z faktem, że należności za dostarczone do nich artykuły zostałyby uwięzione w Czechosłowacji i nie uzyskałyby przydziału dewiz od Banku Narodowego.

P. I. E.

TERMINY DOSTAW I WARUNKI PŁATNOŚCI W HANDLU Z FINLANDJĄ.

Eksporterzy polscy, którzy interesują się rynkiem fińskim, winni ściśle przestrzegać obowiązujących w Finlandji zwyczajów handlowych.

W czasie zimowym konosamenty są zaopatrzone w Finlandji w t. zw. klauzulę lodową (Eis-Kleuzul), która uprawnia kapitana statku w wypadku zamarznięcia portu przeznaczenia do wyładowania ładunku w najbliższym wolnym od lodów porcie fińskim, przyczem koszta związane z transportem towaru do tego portu z pierwotnego portu przeznaczenia ponosi nabywca towaru.

Geograficzne położenie Finlandji często wymaga zawarcia tranzakcji bazowanej na klauzuli „F. O. W." („First open water", „Nach Wiedereröffnung der Schiffahrt", „á l'ouverture de la navigation") co znaczy, że towar musi być dostarczony najpóźniej w terminie 3-tygodniowym po oficjalnem ponownem, pozimowem otworzeniu komunikacji morskiej z danym portem fińskim.

Pojęcie „terminów dostawy" interpretowane są w Finlandji w sposób następujący:

„Sofortige Lieferung" — towar musi być wysłany najpóźniej w ciągu 4-ch dni po otrzymaniu zlecenia.

„Promt" — towar musi być wysłany najpóźniej w ciągu 14-tu dni po otrzymaniu zlecenia.

„Primo" — na początku miesiąca.
„Medio" — w połowie miesiąca.
„Ultimo" — w końcu miesiąca.

Reklamacje co do gatunku towaru muszą być uskuteczniane najpóźniej w 8 dni po przybyciu towaru do składu nabywcy. Reklamacje co do wagi mogą natomiast nastąpić w każdej chwili.

Zwyczaje płatnicze stosowane tylko wewnątrz kraju są następujące:

Netto-Kasse — zapłata natychmiastowa ewentualnie przed wysłaniem towaru. Klauzula ta wymaga ustnego lub pisemnego porozumienia co do jej interpretacji. Per kontant — zapłata następuje najpóźniej w 14 dni po datowaniu rachunku.

Najbardziej używany system płatności w stosunku do zagranicy jest następujący:

„Kontant gegen Verschiffungsdokumente" — kupiec ma w ciągu dni 3-ch po przedstawieniu dokumentów załadowania (konosamentu) wykupić takowe. Koszta inkasowania należności ponosi strona sprzedawcza. Dokumenty załadowcze (konosament) są jednak zazwyczaj inkasowane w Finlandji za pośrednictwem miejscowego banku lub firmy spedycyjnej dopiero w chwili przybycia towaru.

Pozatem używany jest zwłaszcza w przemyśle włókienniczym system zapłaty — 30 Tagen „Liefermonat frei" — miesiąc dostawy niewliczony, t. j. 60 dni po datowaniu faktury.

Przy używaniu wyrazu „ton" należy podkreślać stale, czy chodzi o tony angielskie metryczne lub „schorttons".

MOŻLIWOŚCI ZBYTU BECZEK NA ŚLEDZIE W AUSTRJI.

Na rynku austrjackim zainteresowanie importem z Polski baryłek na t. zw. moskale jest bardzo duże.

Zapotrzebowanie na baryłki w Austrji wzrośnie prawdopodobnie w najbliższym czasie przez wydanie przepisu ustawowego, dozwalającego tylko na jednorazowe zużycie baryłek na ryby.

Baryłki na t. zw. moskale nie są w Austrji wytwarzane.

Według informacji Dyrekcji Ceł w Wiedniu cło na baryłki poz. 302 austrj. taryfy celnej wynosi 12 kor. zł. od 100 kg. (1 kor. zł = 1,83 szyl. plus 9% wartości faktury i wymierzonego cła (podatek obrotowy i kryzys.). Baryłki nie objęte są listą towarów zakazanych do przywozu.

Pożądane są baryłki o pojemności od 1 do 6 litrów. Ceny kalkulować należy w ofertach franco granica austrjacko - czechosłowacka.

MOŻLIWOŚĆ EKSPORTU TOWARÓW POLSKICH DO HOLANDJI.

W ramach przysługujących Polsce kontyngentów importowych szereg artykułów produkcji polskiej ma widoki zbytu na rynku holenderskim. Do towarów takich zaliczyć należy w chwili obecnej; blachę cynkową, wyroby fajansowe, meble wiklinowe, makuchy, obuwie gumowe, wyroby porcelanowe, materjały wełniane, trykotaże, pończochy, konfekcję damską, materjały bawełniane i plusz.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SPIRYTUSU W MAROKKO.

Marokko importuje stale dość poważne ilości spirytusu z zagranicy, zwłaszcza zaś

spirytus belgijski i holenderski posiada w Marokku licznych i stałych odbiorców.

Możliwości eksportu polskiego spirytusu do Marokka są zależne od kalkulacji cen. Spirytus czysty 95—96% (bon goût) jest notowany ostatnio cif Casablanca w cenie 90 do 110 franków fr. za hektolitr w beczkach żelaznych (fût), zawierających 400 litrów. Beczki nie podlegają zwrotowi. Cena ta jest jedynie orjentacyjną, gdyż do fabrykacji likierów w Casablance używa się spirytusu najlepszego gatunku, wydajność którego oraz jego właściwości chemiczne decydują o możliwościach wprowadzenia go na rynek marokkański.

O pojemności rynku można sądzić z danych statystycznych importu spirytusu do Marokka; wwieziono mianowicie w 1933 r. spirytusu niedenaturowanego 3.784 hektol. wartości 499.901 fr. fr.; spirytusu denaturowanego 12.107 hektol. wartości 1.262.149 fr. fr; spirytusu dla produkcji octu 371 hektol. wartości 73.124 fr. fr.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27-GO PAŹDZIERNIKA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego cementu.

BUŁGARJA. Rozporządzeniem rady ministrów zabroniony został wywóz otrąb.

Według komunikatów Banku Narodowego mają być w najbliższym czasie wydawane pozwolenia na wywóz tytoniu ze zbiorów 1934 r. w ramach tranzakcyj kompensacyjnych.

CZECHOSŁOWACJA. Na mocy rozporządzenia ministra finansów wprowadzona została reglamentacja eksportu mąki i produktów przemiałowych.

ESTONJA. Projektowane jest wprowadzenie zmian celnych mających przedewszystkiem na celu ochronę przemysłu krajowego. Między innemi ma być podwyższone cło na skóry zajęcze garbowane i farbowane z 20 kor. na 30 kor. Pozatem zniżką celną mają być objęte surowce sprowadzone dla produkcji szkła, wyrobów kosmetycznych, wełny owczej, surowce do wyrobu ołówków itp.

Wprowadzona została reglamentacja importu bawełny.

FRANCJA. Z dniem 4 października 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na maszyny do szycia i narzędzia. Również rozporządzeniem z dnia 8 października rb. wprowadzono zwyżkę stawki celnej na wyroby z kauczuku twardego i ebonitu (poz. 623 bis). Ustanowiony został roczny kontyngent na cukier, w wysokości 32.000 ton. Rozporządzeniem z dnia 8 października skontyngentowany został import kapusty kwaszonej (poz. 158 ter.)

Dekretem z dnia 30 sierpnia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na następujące artykuły: cynę (claire d'étain) poz. 223 bis — faryfa generalna 500 fr., minim. 125,—: poz. 223 ter. — o zawartości poniżej 50% cyny 500.—; 125,—; od 50 do 70% 600—; 150 fr.; od 70—90% — 800 fr.; 200 fr. drut. poz. 225 bis 60% – 15%; słupy i listwy z drewna poz. 594 — 600, 150 fr., poz. 594 bis ramy drewniane pokostowane 720 — 180 fr., złocone, bronzowane itp. 2400, — 600 fr., poz. 620 bis B. a) 68, 14,—: b) 72 fr., 18 fr. od 1 kg.

GRECJA. Decyzją Rady Ministrów dozwolony został wolny od opłaty celnej import 10 000 ton kukurydzy sprowadzanej dla celów produkcji rolnej.

GUATEMALA. Rozporządzeniem z dnia 25 września 1934 r. wprowadzone zostały zmiany celne na pudełka, beczułki, tuby itp. z aluminjum.

HOLANDJA. Ukazało się rozporządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych znoszące zmonopolizowanie trzciny i łoziny, które dotychczas wchodziły w skład Monopolu Rolniczego w Centrali Rolniczej i Bydła.

IRLANDJA. Wprowadzone zostały nowe cła na króliki i zające. które wynoszą od 13 października 1934 r. 6 d. od 1 funta. Pozatem rozporządzeniem z dnia 12 października wprowadzono system kontyngentowy w stosunku do importu odzieży z materjałów nieprzemakalnych i samych materjałów nieprzemakalnych.

NIEMCY. Powołana ma być do życia kasa rozrachunkowa, której zadaniem będzie wykonywanie przepisów, zawartych w porozumieniach rozrachunkowych lub kompensacyjnych z państwami zagranicznemi. urzędami rozrachunkowemi zagranicą itd.

Utworzenie jej spowodowane jest istnieniem coraz większej ilości umów rozrachunkowych i nadmiernem obciążeniem Banku Rzeszy a wykonywaniem tych umów.

NOWA ZELANDJA. Na mocy dekretu z dnia 5 października 1934 r. wprowadzone zostały zmiany cła na środki lecznicze. wyroby porcelanowe. granit. skóry królicze, rury żelazne i ich części.

PALESTYNA. Ze względu na istniejące zapasy zbóż nie będą udzielane pozwolenia na przywóz zbóż aż do 1. 1. 1935 r.

RUMUNJA. Ministerstwo finansów rozesłało okólnik do wszystkich urzędów celnych zawierający nowe rozporządzenie odnośne clenia przędzy wełnianej: w myśl okólnika przędza wełniana skręcana z jednej lub więcej nitek. których długość w 1 kg wynosi do 32000 metrów, sprowadzana w paczkach 5 kg i w pasmach o wadze 250 gr, będzie uważana za surowiec dla celów przemysłowych i clona według pozycyj 140 — 145. W wypadku kiedy długość nitki przewyższa 32000 m. w 1 kg, przędza w paczkach 5 kg i w pasmach o wadze 100 gr clona będzie również według pozycyj 140 — 145. Wszelka inna przędza będzie clona według poz. 146 tar. celnej rumuńskiej.

TUNIS. Na mocy rozporządzenia z dnia 2. 10. 1934 r., obowiązują w Tunisie wprowadzone we Francji dnia 29 sierpnia zmiany celne na książki (poz. 466 i 466 bis).

WŁOCHY. Wprowadzono kontyngentowanie przywozu kawy, przyczem kontyngenty wyznaczono w wys. 60% poprzedniego importu. by w ten sposób umożliwić likwidację zapasów, jakie w portach włoskich istnieją.

Możliwości handlowe i eksportowe

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE.

Firma czechosłowacka prosi o oferty na kasztany dzikie (5 wagonów). R/26340/59/Pi.

Firma włoska pragnie nabywać w Polsce mąkę kostną. P/26663/66/Ro.

Firma egipska poszukuje polskich dostawców drzewa twardego w klocach, zdatnego do wyrobów galanteryjnych. P/24790/40/MM.

Firma indyjska interesuje się importem dykty olchowej. krzeseł giętych. obcasów drewnianych do obuwia damskiego. P/24839/3B/MM.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów drewnianych, jak części krzeseł giętych, listwy, ramy do tarek do prania itd. P/24859/40/MM.

Firma szwedzka interesuje się importem drewna bukowego (białe i czerwone) i klinowego w stanie surowym. P/25314/40/MM.

Na rynku szwedzkim istnieje zapotrzebowanie na drzewo olchowe 2 mm lub pnie o średnicy 23 cm. — P/95313/40/MM.

Firma francuska interesuje się importem konopnych pakuł gudronowanych. P/25604/5/MM.

Na rynku czeskim jest możliwość zbytu znaczniejszych partyj słupów telegr. P/25695/40/MM.

Firma francuska pragnie nabyć w Polsce 10000 sztuk kojców drewnianych dla kur. P/26079/59/MM.

Firma finlandzka interesuje się importem artykułów fotograficznych, jak filmy, papier, utrwalacze itd. P/26579/47/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców płyt rogowych. P/26624/59/Sz.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski szkła taflowego, lustrzanego. P/25941/63/Sz.

Firma amerykańska interesuje się importem mebli plecionych. P/26230/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców drewnianych pokoi dla lalek oraz metalowych zabawek. P/26725/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Targi i Wystawy

TARGI BRYTYJSKIE

Targi Brytyjskie, największe narodowe targi świata, odbywają się rokrocznie. Dzielą się one na dwie sekcje. Pierwsza, która obejmuje wszystkie przemysły, oprócz inżynierskiego i wyrobów żelaznych jest urządzana w Londynie w miesiącu lutym, druga Sekcja Inżynierska i Wyrobów Żelaznych w miesiącu maju w Birmingham.

Eksponaty na Targach są zgrupowane według odnośnych przemysłów w tym celu, aby kupiec mógł z najmniejszym nakładem wysiłku i czasu porównywać konkurencyjne towary. W Londynie będą umieszczeni wystawcy, reprezentujący lżejsze przemysły, poczynając od galanterji, wyrobów sportowych, wyrobów skórzanych, szklanych i chemikalji, a kończąc na wyrobach włókienniczych, obiciach i meblach.

Sekcja Inżynierska i Wyrobów Żelaznych w Birmingham, ograniczy się do ciężkich przemysłów, jak inżynierski, budowlany, elektryczny, metalowy, wyrobów żelaznych i t. d.

Na Targach można będzie zobaczyć ostatnie modele i najnowsze pomysły, a ponieważ wystawiać może tylko istotny wytwórca, lub jego reprezentant, kupiec może być przekonany, że załatwia tranzakcję u samego źródła dostawy.

Z chwilą, gdy kupiec zdecyduje się na odwiedzenie Targów i poinformuje Dyrekcję o swym zamiarze otrzyma wszelkie ułatwienia: będzie mógł korzystać z usług Brytyjskiego Departamentu Rządowego, a w jego własnym kraju Brytyjski Urzędnik Handlowy, Dyplomatyczny lub Konsularny, lub Komisarz Handlowy służyć mu będą radą; wiza paszportowa będzie wydawana bezpłatnie.

Sprawy turystyczne

WALNE ZGROMADZENIE GDYŃSKIEGO ZWIĄZKU PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

W dniu 15 bm. odbyło się pod przewodnictwem Dyrektora naszej Izby Mgr. praw p. Henryka Krupskiego Walne Zgromadzenie Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej.

Ze złożonego sprawozdania wynika, że jednym z większych sukcesów Zarządu Związku było doprowadzenie do skutku propagandowych audycyj radjowych na „Wesołej Lwowskiej Fali“, poświęconych wyłącznie propagandzie Gdyni i morza; jednem z następstw tej propagandy było umieszczenie szeregu dodatnich krytyk i artykułów w całej polskiej prasie, co razem wziąwszy miało wielkie znaczenie propagandowe dla Gdyni, gdyż przez fale radjowe oraz prasę wieści o pięknie morza i Gdyni dotarły do najbardziej odległych zakątków całej Polski.

Z wiosną wydał Związek ilustrowany prospekt propagandowy o Gdyni i wybrzeżu w nakładzie 15.000 egzemplarzy; prospekt ten, wydany w formie estetycznej, rozesłany został po całej Polsce, przyczyniając się tem do zainteresowania Gdynią i wybrzeżem coraz większej ilości społeczeństwa.

Na posiedzeniach Zarządu wygłaszane były referaty na temat aktualnych zagadnień związanych z rozwojem Gdyni, sposobem propagandy turystycznej i znaczeniem Gdyni ze stanowiska lekarskiego. Referaty prezesa J. Rummla na temat dostosowania Gdyni do potrzeb turystyki, oraz rzut oka na przyszłą Gdynię z uwzględnieniem masowego ruchu turystycznego wydrukowane w odcinkach Gazety Morskiej i Echa Morskiego, referat ten ma być pozatem wydrukowany w

oddzielnej broszurze; Referat dra Stanisława Bobkowskiego na temat „o właściwościach leczniczych morza"; Referat dyrektora A. Wachowiaka o Gdyni jako kąpielisku wydrukowany został przez G. Z. P. T. w osobnej broszurze i rozesłany do lekarzy po całej Polsce.

Zarząd poczynił starania i zapoczątkował akcję zmierzającą do skierowania zagranicznego ruchu wycieczkowego statkami do Gdyni, która do tego czasu była stale przez zagraniczne wycieczki pomijana.

Celem zaznajomienia się z urządzeniami letniskowemi zagranicą i nawiązania tam osobistego kontaktu z instytucjami turystycznemi — Zarząd wydelegował sekretarza Związku do Szwecji, Belgji i Holandji, gdzie sekretarz poczynił wiele cennych spostrzeżeń, jak również omówił w tamtejszych polskich konsulatach sprawy wiz paszportowych dla turystów zagranicznych, jadących do Polski, oraz poczynił starania w tamtejszych towarzystwach turystycznych o zwiększenie frekwencji turystycznej do Gdyni.

G. Z. P. T. stara się nietylko o zwiększenie ilości przyjezdnych do Gdyni, lecz również uprzystępnił mieszkańcom Gdyni zwiedzenie sąsiednich miejscowości turystycznych przez uruchomienie popularnych pociągów wycieczkowych.

Staraniem G. Z. P. T. uzyskał Związek od Dyrekcji Kolei Państwowych prawo uruchomiania perjodycznych pociągów wycieczkowych przy zastosowaniu 60-cio procentowej zniżki dla Kaszubskiej Szwajcarji i na wybrzeże w każdą niedzielę i święto.

W ubiegłym sezonie odbyło się temi pociągami kilka udanych wycieczek do Kartuz, Wierzycy i Żarnowca. W nadchodzącym sezonie zimowym zostaną uruchomione naszem staraniem wycieczkowe pociągi narciarskie do Wierzycy w niedziele i święta, o ile będzie odpowiednia pogoda.

Swojemi wpływami Zarząd przyczynił się do wydania obszernego albumu ilustrowanego, przedstawiającego w obrazach stopniowy rozwój Gdyni i portu. Jest to jedno z najlepszych wydawnictw ilustrowanych o Gdyni, jakie do tego czasu ukazały się w druku.

Hamującym czynnikiem rozwoju większego ruchu turystycznego do Gdyni i na wybrzeże było w tym roku upośledzenie Gdyni i całego wybrzeża pod względem ulg kolejowych, które obecnie miały szersze zastosowanie tylko do innych rejonów turystycznych i letniskowych w Polsce.

Ujęcie statystyczne w liczbach ruchu turystycznego w Gdyni jest dość trudne, miarodajnym jednak wskaźnikiem intensywności tego ruchu może być statystyka przewozu pasażerów statkami Żeglugi, mianowicie: gdy w roku 1933 przewieziono 169.790 pasażerów, w roku bieżącym ilość przewiezionych pasażerów zwiększyła się do liczby 202.500 tj. o przeszło 30.000 więcej jak w roku ubiegłym.

Charakter ruchu turystycznego jest obecnie jednak inny jak poprzednio; gdy dawniej letnicy zjeżdżali do Gdyni i nad wybrzeże na dłuższy okres czasu, obecnie przeważa wielka ilość wycieczek masowych, których przyjeżdża bardzo wiele lecz tylko na jeden lub dwa dni, zamieszkując przeważnie w schroniskach; wszystkie hotele i pensjonaty odczuły dotkliwie zmniejszenie się przyjazdu zamożniejszych turystów. Wiele osób przyjeżdżało nad morze do obozów letnich, urządzanych przez organizacje społeczne.

Ponadto — pod wpływem ogólnej pauperyzacji — wielu letników spędzało nad morzem o wiele krótszy czas, jak poprzednio, zaś naprawdę piękne sezony wiosenne i jesienne prawie zupełnie przez turystów nie były i nie są wykorzystane, zwiększył się natomiast ruch przyjezdnych z zagranicy przeważnie z Anglji.

Statek „Baltonia" był zawsze przepełniony i musiał odmawiać wielu pasażerom ze względu na brak miejsca: angielscy turyści byli zapraszani na zebrania Towarzystwa Polsko - Angielskiego, gdzie nawiązywało się nici przyjaźni pomiędzy przedstawicielami obu narodów: ci jednak turyści zamieszkują przeważnie na okrętach.

Zwiększyła się również ilość statków wycieczkowych zagranicznych do Gdyni, pozatem dość dużo pasażerów zagranicznych przyjeżdżało na statkach American Scantic Line: również statki polskie w komunikacji zagranicznej miały stale komplet pasażerów.

Znaczne ożywienie w Gdyni wniosły wycieczki morskie urządzane przez Linję Gdynia-Ameryka wielu uczestników z tych wycieczek po powrocie zatrzymywało się w Gdyni na dłuższy pobyt letniskowy.

Po dyskusji nad sprawozdaniem i po udzieleniu absolutorjum zarządowi, wybrany został nowy Zarząd w składzie następującym: prezes: Dyrektor Juljan Rummel, wiceprezes: Wicekomisarz Rządu inż. Włodzimierz Szaniawski, sekretarz: Józef Limbach, ławnicy: Mgr. Władysław Pikuziński, Dyr. Andrzej Wachowiak, Dyr. Aleksander Lipiński, P. Janina Jarochowska, ponadto do Zarządu weszli delegaci Komisarjatu Rządu, Izby Przemysłowo-Handlowej, Żeglugi Polskiej, Dyrekcji Kolei Państw. z Torunia. Nadmorskiego Związku Propagandy Turystycznej z Wejherowa. Prezes Związku Kupców Samodzielnych i Prezes Związku Restauratorów. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali: Dyr. B. G. K. Władysław Grabowski, Dyr. Banku Polskiego Paweł Marcickiewicz i Dyr. K. K. O. Franciszek Linke.

KRONIKA

— **PODWYŻSZENIE TARYFY KOLEJOWEJ NA WĘDZONY TOWAR PODNOSI JEGO CENĘ DLA KONSUMENTA BARDZO ZNACZNIE.** Zniesienie zeszłorocznej ulgi taryfowej dla wędzonych szprotów, wysyłanych z wybrzeża wgłąb kraju powoduje drożyznę artykułu pierwszej potrzeby jakim są te ryby, stanowiące dla rybaków polskich główne źródło zarobku. Koszta przewozu wynoszą dziś 40% wartości wędzonych szprotów. Nasza taryfa stosuje dodatek 25% opłacany za pociąg osobowy, chociaż wiadomem jest że ten szybkopsujący się artykuł nie może być inaczej przewożony, tylko pociągami osobowemi.

— **BRAK NAKRYCIA DLA TOWARU I DOJAZDU W JASTARNI.** Jastarnia, będąc jednym z największych ośrodków naszego przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu, nie posiada jeszcze nawet dachu dla przykrycia wysyłanych w wielkich ilościach wędzonych szprotów. Wobec braku dojazdu trudno również dostać się na dworzec z towarem. Działanie niepogody (sezon szprotowy jest sezonem słoty i śniegów naprzemian) na towar podczas dostawy podczas jego gromadzenia na dworcu jest w tych warunkach bardzo znaczne i byłoby niezbędne usunięcie tych braków.

— **FABRYKACJA BECZEK ŚLEDZIOWYCH W GDYNI.** W tych dniach firma solenia śledzi „Polonia" w swym magazynie w porcie rybackim w Gdyni uruchomiła dla własnych potrzeb wytwórnię beczek dla śledzi solonych. Powstanie na gruncie gdyńskim fabrykacji beczek jest konsekwencją próby podjętej przez firmę „Polonia" — sprowadzania świeżych angielskich śledzi z angielskich połowów dla celów solenia ich w Gdyni.

Widoki rozwoju przemysłu bednarskiego na tem tle są wcale poważne. Wartość beczek w których przywozi się już solone śledzie z połowów Północnego morza, importowane do Polski, przekracza miljon złotych rocznie. W tych warunkach może się rozwinąć przemysł bednarski w Gdyni, który będzie pracować nietylko dla potrzeb krajowych, lecz również może pracować dla solarzy zagranicznych.

— **„MEWA" JUŻ SPROWADZIŁA ŚLEDZIE DLA SOLENIA W GDYNI.** Ostatnią partję śledzi, która przybyła do Gdyni 13-go bm. dla firmy „Mewa" będzie już zasolona w Gdyni. Towar przybył w beczkach morskich, z których zostanie przepakowany w Gdyni, przy równoczesnem soleniu do beczek handlowych. Część magazynu „Mewy" wybetonowano celem przygotowania go do solenia śledzi. Część fachowych robotników sprowadza firma „Mewa" z Holandji do Gdyni dla przeszkolenia miejscowych sił. Obecnie w Holandji pracuje przy soleniu kilka rybaczek żon polskich rybaków, łowiących na statkach towarzystwa śledzie na morzu Północnem.

Podkreślić należy, że odtąd firma „Mewa" używać będzie sól krajową i beczki produkcji krajowej.

— **SOLARNIA „POLONI" SIĘ ROZWIJA.** Solarnia firmy „Polonia" w Gdyni zatrudnia obecnie już 100 robotnic i robotników dziennie. Zasolono dotąd transporty świeżych śledzi angielskich z 2 statków. Zasolone śledzie znajdują chętnych nabywców i całą produkcję z obu statków już sprzedano

— **PARTJE ŚLEDZI OCZEKIWANE W GDYNI.** W dniu 18 lub 19 bm. oczekiwany jest w Gdyni statek - chłodnia ss. „Rimfrost" z partją świeżych śledzi z połowów Yarmouth, dla solenia w Gdyni („Polonia"). Również 18-go oczekiwany jest ss. „Kongshaug", spóźniony, z 5.500 beczek śledzi islandzkich. Statek ten oczekiwany już w pierwszej połowie miesiąca doznał przy brzegach Islandji awarji, czem się tłumaczy jego spóźnienie.

Dn. 20. bm. oczekiwany jest z Rotterdamu linjowy statek Żeglugi Polskiej ss. „Chorzów" z partją śledzi „Mewy" z połowów morza Północnego.

W tygodniu 18 — 25 listopada oczekiwane są ze śledziami solonemi z Anglji: ss. „Henry" z Greath Yarmouth z 1890/1 i 686/2 beczek. Ss. „Bille" z Lowestoft z 3.000 beczek do Gdyni. Ss. „Livonia" z ok. 7.000 beczek do Gdyni i Gdańska w tem 3—4.000 beczek do Gdyni. Ss. „Bokn" z Greath Yarmouth z 1.450 beczek.

W dniu 22. bm. oczekiwany jest z Lowestoft ss. „Borgund" z około 100 t. świeżych śledzi w lodzie.

— **PARTJE ŚLEDZI SOLONYCH PRZYBYŁE DO GDYNI.** W dniu 8 bm. wyładował w porcie rybackim w Gdyni ss. „Kurzesee" 450/1 i 100/2 beczek solonych śledzi Yarmouth. Z resztą ładunku statek odszedł do Gdańska i Libawy. Dnia 9 bm. ss. „Mars" wyładował 1298/1 beczek dla szeregu drobnych odbiorców w kraju, którzy wspólnie złożyli się na zakupienie całookrętowego ładunku.

Dnia 7 bm. ss. „Chorzów" Żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 2210/1 i 330/2 beczek: dnia 9 bm. ss. „Hundvaag", dodatkowy statek Żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 430/1 i 390/2 beczek. Wszystkie te śledzie solone wobec braku miejsca w magazynie „Mewy" złożono na placu pod gołem niebem. Dnia 13 bm. ss. „Śląsk" Żeglugi Polskiej przywiózł z Rotterdamu 1.462/1 i 628/2 beczek śledzi „Mewy" z połowów Północnego morza.

— **PRÓBNA PARTJA ŚWIEŻYCH MAKRELI.** Statek linjowy linji Zach. Norwegja — Gdynia ss. „Jaederen" przywiózł 10. bm. 25 skrzyń makreli zamrożonych, które złożono w Chłodni Rybnej. Jest to próbna partja, wysłana dla zorjentowania się w możliwościach zbytu tych ryb na rynku polskim.

— **WAGONY - LODOWNIE DLA PRZEWOZU RYB WĘDZONYCH.** Począwszy od 26 ubm. odchodzą z Gdyni codziennie wagony - lodownie, w ilości 6 wagonów, doczepiane do trzech pociągów osobowych. I tak pociąg Nr. 414 odchodzący o 21,49 zabiera jeden wagon do Warszawy Gł. (przez Bydgoszcz, Toruń); przyjazd do Warszawy 9,30 rano. Jeden wagon do Łodzi Kal. (przez Bydgoszcz, Toruń): przyjazd do Łodzi 7,56. Jeden wagon do Katowic (przez Bydgoszcz, Karsznice); przyjazd do Katowic 10,48.

Drugi pociąg Nr. 1412 odchodzący z Gdyni o 22, — zabiera jeden wagon do Krakowa (przez Kościerzynę, Bydgoszcz); przyjazd do Krakowa o godz. 12,40. Jeden wagon do Poznania (przez Kościerzynę, Bydgoszcz, Gniezno) przyjazd do Poznania 7,26.

Trzeci pociąg Nr. 618 odchodzący z Gdyni o 21,03 zabiera jeden wagon do Warszawy (przez Laskowice, Działdowo) przyjazd do Warszawy Gł. 8,40.

— **URUCHOMIENIE EKSPOZYTURY URZĘDU CELNEGO W PORCIE RYBACKIM.** W połowie bieżącego miesiąca uruchomiona zostanie w Magazynie Śledziowym w porcie rybackim w Gdyni, przy nabrzeżu Angielskiem ekspozytura Urzędu Celnego. Zarządzenie P. Ministra Skarbu w tej sprawie ogłoszone w Nr. 250 Monitora Polskiego, poz. 312. Pomieszczenie dla Ekspozytury wybudował Morski Urząd Rybacki.

— **ODZNACZENIA DLA RYBAKÓW MORSKICH.** W uznaniu zasług położonych dla rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego odznaczono w dniu Święta Niepodległości:

„Srebrnym krzyżem zasługi" Konkola Józefa, właściciela wędzarni w Gdyni. „Bronzowy krzyż zasługi" otrzymali: Schmidtke August, dozorca rybołówstwa w Pucku, oraz rybacy: Piechocki Franciszek w Helu, Netzel Augustyn w Helu, Kurr Józef w Gdyni, Wittbrodt Jan III z Karwi, Konkel Ambroży w Jastarni.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** Tydzień poprzedni charakteryzowała zwyżka cen na śledzie świeże i solone na rynku angielskim. Wpłynęły na to z jednej strony zmniejszone połowy z innej strony ożywione zapotrzebowanie na śledzie Yar-

mouth. Dalsze kształtowanie się cen zależy od obfitości połowów na morzu Północnem. Zaznaczyć należy, że obecnie panuje pogoda sprzyjająca połowom, to też raczej liczyć należy na to, że ceny z powrotem spadną. Na rynku gdyńskim śledzie z polskich połowów „Mewy" oraz śledzie solone w Gdyni marki „Polonia" miały w dalszym ciągu dużo nabywców. Importowane oryginalne śledzie szkockie są już na wyczerpaniu jak w Gdyni tak i w Gdańsku.

W porcie rybackim w Gdyni notowano 10 listopada nast. ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę, w złotych:

ŚLEDZIE OKRESU JARMOUTH:

1. Polskie połowy „Mewy". Small matties I trade (Marka FF) 64, takież ordinary (F) 62, matties I trade (FF) 65), takież ordinary (F) 63, matfulls I trade (FF) 68), takież ordinary (F) 66, matfulls milkers (mleczaki) (FF) 83, matties milkers (FF) 80, fulls (FF) 68.

2. Solone w Gdyni „Polonia": small matties ordinary 63, matties ordinary 64, matfulls ordinary 67.

3. Importowane angielskie „Yarmouth": Small-matties I trade 70 do 71, takież ordinary 64—67, matties I trade 72—74, takież ordinary 66—69, matfulls I trade 76, takież ordinary 70—71.

4. Importowane holenderskie sezonu „Yarmouth": Small matties ordinary (marka HH) 62, matties ordinary (LL) 64, matfulls ordinary (MM) 66, spents (YY) 56.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

1. Importowane angielskiego solenia: Large matjes 101, selected matjes 100, medium matjes wyczerpane, small matties 70—73, matfulls 72—73, fulls 76, spents 62. Ceny za matjasy (matjes) rozumieją się za 2 półbeczki.

Polskich połowów „Mewy": matties 65, spents 55.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy (matjes): 75 za całą beczkę, 79 za dwie półbeczki.

NORWESKIE ŚLEDZIE: Tak zwane behandelte islandzkie matjes 65 za całą beczkę.

Norweskie vaar (wiosenne) 5—600 sztukowe: — 32 do 34.

— **Z PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.** W ubiegłym tygodniu pięć statków przywiozło ogół. 1.022,760 kg śledzi solonych i świeżych w lodzie. Z tego przypada: dwa statki ze śledziami solonemi z polskich połowów „Mewy" z 480,000 kg, jeden statek z Anglji ze śledziami świeżemi w lodzie 206 ton i śledzi solonych 48 ton, oraz dwa statki z Anglji ze śledziami solonemi 287,7 ton.

Wysłano z portu rybackiego 71 wagonów z rybami, w tem cztery wagony tranzytu do Rumunji i cztery do Gdańska.

Z połowów własnych dowieziono do portu rybackiego w Gdyni 70.000 kg szprotów, 2.000 kg flonder, 1.100 kg dorszy i 4.400 kg śledzików.

— **POŁOWY SZPROTÓW JESZCZE NIEREGULARNE.** Już rozpoczęte tegoroczne połowy szprotów nie odznaczają się regularnością. Po pojawieniu się jednej ławicy przy brzegu Helu gros szprotów trzyma się obecnie ujścia Wisły pod Schiewenhorst, gdzie gromadzą się kutry polskie, gdańskie i niemieckie. Ciepła pogoda utrudnia połowy, gdyż szproty trzymają się na różnych wysokościach i swem rozproszeniem uniemożliwiają obfity połów włókiem.

Wydawnictwa

„XV LAT POLSKIEJ PRACY NA MORZU"

Instytut wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej przystąpił do opracowania dzieła zbiorowego pod powyższym tytułem, przystosowując ukazanie się jego na dzień 10 lutego przyszłego roku, czyli w piętnastą rocznicę objęcia w posiadanie przez Polskę wybrzeża morskiego.

Do Komitetu wydawniczego weszli wszyscy wybitni przedstawiciele sfer rządowych i gospodarczych Gdyni.

Na treść tego dzieła zbiorowego złożą się artykuły, omawiające poszczególne zagadnienia polityczne i gospodarcze związane z pracą na morzu.

Cena wydawnictwa w przedpłacie wynosi zł 25 za egzemplarz, płatnych przez PKO. Nr. 39 602 (konto Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej).

ROCZNIK PRZEMYSŁU W RONBAIX

Izba Handlowa w Ronbaix wydała pod powyższym tytułem rocznik przemysłu i handlu hurtowego swego okręgu. Rocznik ten jest wydawnictwem interesującem z tego względu, że okręg Izby w Ronbaix jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych i najważniejszych pod tym względem okręgów nietylko Francji, lecz i świata, szczególnie jeśli chodzi o przemysł tekstylny.

Treść rocznika podzielona jest na 3 części: I-sza daje listę analityczną według produkcji lub handlu, druga — według rodzaju zajęć i trzecia wreszcie spis alfabetyczny firm, zawierający szczegółowe dane co do każdej z nich.

Układ materjału informacyjnego w roczniku daje możność szybkiej orjentacji i łatwo znalezienia potrzebnych informacyj. Tytuły i podtytuły, wskazówki ogólne, indeks i spis rzeczy zredagowane są w pięciu językach: francuskim, angielskim, niemieckim, hiszpańskim i włoskim.

Cena rocznika, zawierającego 800 stron, w oprawie płóciennej, wynosi dla Polski 50 franków fr. wraz z przesyłką. — Zamówienia przyjmuje i wysyła egzemplarze Izba Handlowa w Ronbaix - Chambre de Commerce de Ronbaix, 2 rue du Chateau à Ronbaix (Nord.)

REJESTROWANY ZASTAW DRZEWNY

Izba Przemysłowo - Handlowa w Wilnie wydała pod tytułem powyższym pracę, która może dać pożyteczne wskazówki w dziedzinie rejestrowego zastawu drzewnego, licznym firmom drzewnym okręgu naszej Izby.

Cena sprzedażna egzemplarza wraz z przesyłką wynosi 4 złote. Zamówienia przyjmuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Wilnie. —

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk		17. 11.	21. 11.	24. 11.
Capella	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.
Cieszyn	27. 11.	1. 12.	5. 12.	8. 12.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11. s/s Anneliese — z Gdyni 25/26. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	19. 11.	21. 11.
Niobe	26. 11.	28. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 23. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni — 19. 11. s/s Egon — z Gdyni 3. 12.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11. ż/m Erna — z Gdyni 3/4. 12.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdańska 17. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 21. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 17. 11. s/s Minos — z Gdańska 24. 11.
s/s Niobe — z Gdańska 1. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	17. 11.	20. 11.
Lothar	24. 11.	27. 11.
Gertrud	27. 11.	1. 12.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 20. 11. s/s Tczew — z Gdyni 8. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Balduin — z Gdyni 16. 11. —
s/s Akershus — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 22. 11.
s/s Balduin — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 26. 11. — z Gdańska 24. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 23. 11. s/s Śląsk — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	22. 11.	24. 11.
Andromeda	26. 11.	28. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn		16. 11.	21. 11.
Irisen	20. 11.	23. 11.	1. 12.
Śląsk	27. 11.	30. 11.	5. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 11. — z Gdańska 21. 11. s/s Condor — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 20/21. 11. s/s Pluto — z Gdyni 27/28. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 27. 11. — z Gdyni 29. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 11. — z Gdyni 22. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 11. — z Gdyni 29. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Dalahinnie — z Gdyni 16/17. 11. s/s Majorca — z Gdyni 23/24. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 30. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11. s/s Magnus — z Gdyni 2/3. 12.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 24. 11. s/s August Schultze — z Gdyni 15. 12.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 24. 11. s/s Albania — z Gdyni 21. 12.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11. s/s Charkow — z Gdyni 19/20. 12.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 23. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Ferrebo — z Gdyni 26. 11. m/s Gotland — z Gdyni 26. 12

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 25. 11.

s/s City of Fairbury — z Gdyni 29. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Kronpricessan Margareta — z Gdyni 16. 12

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdyni 21. 11. s/s Navigator — z Gdyni ca 25. 11.

s/s Bore VIII — z Gdyni ca 7. 12.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

m/s Hammaren — z Gdyni 26. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11. s/s Laomedon — z Gdyni 8. 12

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tijuca — z Gdyni 26. 11. s/s Delhi — z Gdyni 17. 12.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s City of Fairbury — 3. 11.		s/s City of Fairbury — 17. 11.
s/s Minnequa — 15. 11.		s/s Minnequa — 29. 11.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Śląsk	13. 11.	17. 11.	21. 11.	24. 11.
s/s Capela	20. 11.	24. 11.	28. 11.	1. 12.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaete	14. 11.	17. 11.	20. 11.
Lothar	21. 11.	24. 11.	27. 11.
Gertrud	24. 11.	27. 11.	1. 12.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	17. 11.	20. 11.	24. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu s/s Cieszyn 24. 11. z Rotterdamu — s/s Chorzów 1. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	13. 11.	19. 11.	21. 11.
Oscar Fridrich	17. 11.	22. 11.	24. 11.
Andromeda	20. 11.	26. 11.	28. 11.
Condor	24. 11.	29. 11.	1. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 17. 11. s/s Cieszyn — z Antwerpji 21. 11.
s/s Irisen — z Antwerpji 1. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
z Antwerpji — s/s Butt 10. 11. — w Gdyni 19. 11.
z Antwerpji — s/s Condor 22. 11. — w Gdyni 29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	15. 11.	19. 11.	21. 11.	24. 11.
Niobe	22. 11.	26. 11.	28. 11.	1. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	14. 11.	18. 11.	20. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Bałtonia	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	14. 11.	18. 11.	20. 11.
s/s Lublin	21. 11.	25. 11.	27. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tana				20. 10.	22. 11.
m/s Toledo		19. 10.	27. 10.		25. 11.
m/s Vasaholm		29. 10.	5. 11.		5. 12.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia Santos	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
s/s Orient	9. 10.	12. 11.	15. 11.
s/s Heracles	8. 11.	10. 12.	14. 12.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Termin wyjścia Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
Gotland		17. 10.	5. 11.		25. 10.	28. 10.			25. 11.
Smaland		7. 11.		11. 11.	8. 11.	10. 11.			4. 12.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — wychodzi z Casablanca 20. 11. — oczekiwany w Gdyni 15. 12.